

Thème n°8 : Altération du patrimoine culturel et foncier (développement de l'urbanisation)

Observations du public :

Risque de développement de l'urbanisation avec la réalisation du GCO en particulier à proximité des échangeurs autoroutiers.

Grandes perspectives de développement urbain dans le secteur, Ernolsheim (75 logements dont 48 en cours), Duttlenheim (environ 40 logements), Ergersheim (environ 50 logements), Darchteim (environ 30 logements), Obernai (forte augmentation).
Quitte à réaliser une infrastructure, autant établir plus d'échanges afin que les habitants gênés par cette infrastructure puissent en profiter et accéder facilement à l'autoroute.

Les jardins et le parc du Château de Kolbsheim sont situés à 400m de hauteur et la hauteur de l'ouvrage est la même donc le rideau d'arbres ne pourra servir de protection. L'autoroute va priver cette richesse d'emplois potentiels. En Alsace il n'y a pas de tradition de jardin, d'où l'importance de ces derniers. Cet espace jusqu'à présent était totalement préservé et a obtenu en 2005 le label « jardin remarquable ». Mise en place d'un arrêté justifié par les jardins à la française et à l'anglaise. Comment développer des projets si cet endroit est détruit par la présence de l'autoroute ? Comment peut-on développer une autoroute entre 2 communes si proche l'une de l'autre ? Le bruit monte et le vent dominant rabat le bruit. Demande la possibilité d'un enfouissement. Le bruit est un élément destructeur du site. Un édifice de 10m de haut ne peut être protégé contre le bruit. Ce projet engendre des dégâts visuels importants sur un site de promenade qui attire beaucoup de Strasbourgeois.

Cet ensemble est menacé par le projet car :

- il entraînera la destruction d'une partie de parc du fait de l'emprise importante des ouvrages autoroutiers
- il détruira ou neutralisera l'ancien moulin qui fait partie intégrante de l'ensemble et qui témoigne de l'histoire industrielle de l'Alsace
- il aura un impact paysager immense avec la création dans la plaine en contrebas d'une « barre » à 10m de haut
- l'impact en termes de bruit sera impossible à éviter dans ce projet et compte-tenu du trafic prévu, de la proportion de poids lourds et des vents dominants
- les dégâts visuels seront immenses avec ce passage à moins de 400mètres de bâtiments classés
- il va « casser » tout le charme d'une des dernières zones vertes à proximité de Strasbourg fréquentée par des milliers de Strasbourgeois comme la promenade du canal de la Bruche ou les collines de Kolbsheim

Propositions :

- réaliser des études complémentaires de tracé évitant la destruction des paysages situés entre Kolbsheim et Ernolsheim et site architecturaux comme la vieux moulin
 - étudier des solutions alternatives à l'autoroute qui est particulièrement destructeur d'espace
 - réaliser des études sérieuses et complètes et des simulations en termes de pollution sonore et atmosphérique
 - réaliser des études sérieuses de l'impact paysager d'un tel projet
 - étudier des solutions qui permettraient de masquer cet ouvrage en imaginant une couverture ou un enfouissement.
-

Ce thème a été abordé au cours de la réunion publique :

Monsieur Jean-Marie GRUNELIUS :

Je suis ici pour plaider la cause d'une commune, de ses habitants, de sa zone paysagère, de son mode de vie et d'un site, celui du parc de Kolbsheim, qui est en Alsace un endroit exceptionnel. Il a été reconnu à plusieurs reprises par les pouvoirs publics, depuis 1972, et par le Préfet de région, en 2006, comme étant exceptionnel. Ce projet a fait l'objet de mise en garde par le Conseil Régional des jardins, par le Ministre de la culture. Je ne fais pas de polémique mais ce projet va détruire, non seulement une partie de cette zone, mais une partie de ce parc, quoi qu'on dise, compte-tenu de l'emprise que vous connaissez mieux que moi des autoroutes. Il va détruire une partie d'un ancien moulin et va créer une barre paysagère à 10 m de haut qui sera impossible à protéger du bruit. Cela va donc créer des dégâts irréversibles. Très sérieusement, pensez-vous que ce projet pourrait être modifié de façon à préserver ce site et, plus largement, cette zone paysagère, et je pense aussi à la promenade de la Bruche, ou considérez-vous qu'il fallait sacrifier cette zone ? Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de me parler de mesures de protection. En l'état actuel, on sait que cette zone et ce site seront détruits. Avez-vous encore la possibilité de changer les choses ?

Monsieur Olivier QUOY, D.R.E. Alsace :

J'ai visité le jardin et je le trouve très beau.

Il y a eu de nombreuses réflexions sur le passage et sur le choix du tracé du Grand Contournement Ouest, que ce soit dans le débat de 1999 -nous avons eu avec TTK un rappel des grandes options qui sont bien éloignées de votre secteur-, mais nous avons aussi regardé pour passer à l'Est ou à l'Ouest. Il n'y a peut-être pas d'endroit aussi beau (bien qu'il y ait quelques endroits intéressants comme la chapelle Saint-Michel à Ergersheim) ; vous avez l'aéroport de l'autre côté, et nous avons fonctionnellement l'objectif de desservir la zone d'activité de la Bruche et l'aéroport d'Entzheim. Partant de toutes ces considérations, il est assez difficile de s'éloigner du tracé qui est proposé aujourd'hui.

Bien entendu, je comprends vos craintes. Toutefois, nous avons énormément travaillé et nous travaillons encore sur l'insertion du projet à cet endroit. Le fait d'avoir un viaduc limite considérablement l'emprise et vous savez que, dans l'instruction de l'extension de la protection relative aux jardins à l'anglaise, nous avons vérifié la compatibilité en terme d'emprise avec ce projet. Par ailleurs, une des mesures fortes, depuis la concertation, est d'associer la réalisation de cet ouvrage d'un concours architectural et paysager d'une part, qui associera l'ensemble des acteurs locaux. Quant au bruit, la mesure d'un mur, n'aurait pas été adaptée, ne serait-ce qu'en terme paysager. En revanche, aujourd'hui dans le dossier, nous recommandons la mise en place d'enrobés peu bruyants, qui atténueront l'effet de manière significative, nous l'avons constaté dernièrement.

Pour vous répondre franchement, il y a peu d'alternatives, mais tous les moyens sont mis en œuvre pour assurer la meilleure intégration dans le site.

Monsieur Daniel DECARPIGNY :

Je reviens au sujet développé par Monsieur GRUNELIUS, et en particulier au massacre et au saccage qu'il va y avoir le long de la plaine de la Bruche, dans la traversée de 460 m de viaduc, une perforation complète de la butte, un passage qui va laisser des dégâts considérables. Je voudrais que Monsieur QUOY, qui défend son projet, et je comprends bien

qu'à sa place, on ne puisse pas faire autrement puisqu'il est porteur d'un projet et qu'il est bien obligé de le défendre, m'explique comment peut-on faire, avec une autoroute qui ne sera qu'à 10 m de remblai et qu'on va attaquer une butte qui fait 400m de long et qui a une dénivellation de 50 m, pour ne pas bousiller l'ensemble de cette butte ? Je pense que le profil autoroutier n'aura pas plus de 4 à 5% de pente (sinon, ce serait une catastrophe) ; cela veut dire qu'en pied de Bruche, en bas, dans la plaine alluviale, on va se retrouver à une cote de 160 + 10, c'est-à-dire 170. Et il faut franchir une butte à 210 m d'altitude, sur 400 m, donc l'élévation de l'autoroute de 16 m, ce qui veut dire qu'en bout de chaîne, on va se retrouver avec une profondeur d'autoroute de 25 m. Je ne sais pas si vous voyez ce que cela peut faire du point de vue environnemental.

Soit on adopte ce profil et on entaille l'ensemble de 25 m, c'est-à-dire sur une distance de 200 m, ce qui est déjà pas mal, soit on essaye de "s'arranger" avec le milieu et on va surélever le déblai et l'autoroute. On va être obligé de passer à 10 m de hauteur ; et je pense qu'on va passer entre 15 et 20 mètres de hauteur. Ce qui veut dire que cette autoroute sera plus haute que le château de Kolbsheim et on aura des dégâts terribles sur l'ensemble du secteur. Ce qui est dommage, dans le document, c'est qu'un profil en long de l'autoroute ne soit pas fourni. En particulier, il n'y a qu'un photomontage. Celui-ci montre clairement que l'autoroute s'arrête en déblai à la hauteur du deuxième chemin de remembrement, ce qui veut dire que l'on va être obligé de surélever l'autoroute de plus de 10 m, à la traversée du RD 93 dans le bas. Je ne vous dis pas les nuisances que cela va causer aux riverains d'Ernolsheim, de Kolbsheim et environ. N'est-on pas en train de faire une autoroute beaucoup plus élevée que ce que l'on annonce ?

Monsieur Olivier QUOY, D.R.E. Alsace :

Tout d'abord, concernant le profil en long, il est vrai qu'à ce stade et dans le cadre du dossier d'enquête, dans la mesure où il s'agit d'un projet concédé et que les études de détail seront menées par la suite, le profil en long n'est pas explicitement fourni. Néanmoins, si vous lisez un certain nombre d'éléments, le profil en long est imposé à la traversée de certaines zones, notamment à la vallée de la Bruche. Il est explicitement noté la hauteur du viaduc qui sera imposé au concessionnaire à partir du tirant d'air de la Bruche et du franchissement de la RD 93. Ces cotes sont imposées, de même que derrière, nous nous situons avec un déblai important de 20 m et qui se déroulent par derrière. Mais en aucun cas, à ce stade, il n'est question de modifier le profil en long et c'est bien un secteur sur lequel il sera imposé au concessionnaire. La seule marge de manœuvre va dans le sens de l'abaissement, puisqu'il s'agit de la demande principale au niveau de la Bruche. Mais au stade actuel, nous avons trouvé la moins mauvaise des solutions dans ce secteur en terme de profil en long.

Monsieur HAUTCOEUR :

En tant que Strasbourgeois, je suis gêné que la relative quiétude que nous avons maintenant en centre-ville et une politique légèrement incontrôlée de développement des transports doux amènent à reporter un certain nombre de nos problèmes sur le territoire du Kochersberg et notamment consommer plus de 350 ha. En tant qu'urbaniste et bureau d'étude travaillant sur la réalisation de nombreuses cartes communales et P.L.U. de petites communes périurbaines, j'observe souvent le désarroi des communes qui sont face à l'étalement urbain, à la pression foncière, à la spéculation et à la diminution des surfaces agricoles.

Quels sentiments avez-vous par rapport à la compatibilité de ce projet avec les dispositions de la loi S.R.U., qui vise à diminuer l'étalement urbain, à préserver les espaces naturels et à préserver la valeur agricole des terres et d'autre part, les mesures qui pourraient être prises dans le cadre d'un tel projet ?

Monsieur Fabien GUERIN, TTK :

Il est très clair, et je crois que Monsieur QUOY est d'accord, que s'il n'y a pas une politique volontariste de limitation de l'étalement urbain autour du G.C.O., il va entraîner une péri-urbanisation, un choix de localisation des activités et de l'habitat autour de ce G.C.O., à proximité des échangeurs autoroutiers. Cela a conduit à Zurich, dans le cadre d'un projet de contournement, à arrêter le projet car on ne pensait pas pouvoir stopper les effets négatifs de l'étalement urbain. Quelques problèmes se posent vis-à-vis de la loi S.R.U. Ce projet de G.C.O. semble aller à l'encontre des dispositions visant à offrir des liaisons routières rapides urbaines.

Monsieur Olivier QUOY, D.R.E. Alsace :

Il y a deux niveaux de réponse.

Tout d'abord au niveau local. Comment limiter l'urbanisation ? Je rappelle qu'il s'agit de l'un des sujets qui avaient été abordés lors du débat de 1999 et qui a conduit à fixer un certain nombre d'objectifs au projet, notamment le nombre des échangeurs, qui est limité à deux, un pour la Nationale 4 et un pour la vallée de la Bruche. C'est le premier élément technique. Comme vous l'avez dit, le développement de l'urbanisation s'opère dans le cadre de documents qui sont, à l'échelle globale le S.C.O.T.E.R.S., et à l'échelle locale, les P.L.U., les Cartes Communales ou les anciens Plans d'Occupation des Sols. Ce n'est pas le projet lui-même qui va créer l'urbanisation mais il va offrir les opportunités qui seront concrétisées ou non par les élus selon leurs stratégies et leurs décisions. Avant tout, ces décisions sont locales. Ensuite, si l'on prend un peu de recul, quel est l'enjeu ? Où doit se focaliser l'urbanisation ? L'idéal, dans un cadre durable et à long terme, c'est dans Strasbourg centre, et éventuellement dans quelques relais structurés, bien desservis par les transports en commun, les villes moyennes du département. Mais pour cela, encore faut-il être capable de mettre à disposition du foncier et de développer de l'habitat et de l'urbanisation à un coût accessible. Le principal moteur de la péri-urbanisation sur nos régions, c'est la pression foncière qui existe sur Strasbourg centre. Le Grand Contournement Ouest, en permettant la requalification de l'A35 et le retraitement d'un espace très vaste sur le centre de l'agglomération, peut offrir une opportunité. Mais ce n'est jamais qu'une opportunité dont doivent se saisir les élus et les décideurs des collectivités.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne la dévalorisation du patrimoine (point 8.1) :

L'introduction d'une nouvelle infrastructure de transport facilitant l'accès au centre ou à la zone d'emploi (gain de temps) améliore l'accessibilité et peut avoir à ce titre un effet d'accroissement de la valeur des lieux dont l'accessibilité s'accroît, notamment à proximité des échangeurs. Dans le même temps, les nuisances générées par l'infrastructure peuvent

avoir au contraire un effet dévalorisant. Toutefois, cette dévalorisation s'apprécie en terme relatif par rapport à un contexte général qui est en Alsace à une augmentation régulière des coûts du foncier et du logement. L'effet cumulé est donc délicat à prédire mais ne sera très probablement pas une décote très importante de la valeur des habitations les plus proches de la route. De plus, on constate en général que la période la plus défavorable est la période avant décision, en particulier avant enquête publique. Une fois précisé et défini, le projet acquiert une existence plus forte et sa réalisation permet en général de constater et non plus d'imaginer. La synthèse des derniers éléments sur le foncier est jointe en annexe.

La hausse moyenne a été, sur une année, de l'ordre de 6%. La chambre des notaires du Bas-Rhin, de son côté, fournit un taux moins élevé : + 4,1%, mais il correspond à ce qui a été observé entre juillet 2002 et juin 2003. Quoi qu'il en soit, l'inflation qu'avait connue la capitale alsacienne ces dernières années semble se ralentir. Marc Schultz, président de la chambre départementale des notaires, l'explique simplement : « Le niveau était déjà élevé. Il est normal, par conséquent, que la progression soit plus faible que dans d'autres villes où les prix de base étaient bien inférieurs ». Pour les logements neufs, on peut parler aujourd'hui de pénurie. Les stocks sont en baisse de 30%, indique le Conseil régional de l'immobilier. La rareté du foncier en est la cause principale. Résultat : les nouveaux programmes sont repoussés de plus en plus loin de la ville. Pour le Crédit Foncier, la progression du prix du neuf, comprise entre 4 et 5%, n'a pas reflété, en dehors de Strasbourg-ville, « les importants écarts entre un mouvement de baisse affectant les communes les plus chères (Schiltigheim, Illkirch), et une hausse sensible des prix dans des communes plus éloignées telles que Kilstett ou Herrlisheim ». Ainsi, les rares opérations de prestige, à savoir Mogador et Villa Gerlach, sont proposées à des prix compris entre 3 000 et 3 800 euros le mètre carré. [...] Et faute d'une offre à prix raisonnable, la demande tend à s'éloigner de plus en plus de Strasbourg au profit de villes moyennes comme Haguenau, Saverne ou Molsheim.

En conclusion, l'impact négatif que pourrait apporter la construction de cette nouvelle infrastructure sur la valeur du sol et du logement pourrait être compensée par la hausse des prix de l'immobilier, l'augmentation de la demande et la pénurie de logements dans l'agglomération.

Les nouvelles circulaires sur l'évaluation des nuisances sonores proposent des méthodes d'estimation financière de cette nuisance, établies à partir des observations et d'enquêtes spécifiques, notamment aux abords des aéroports. Celle-ci est présentée en E9.2.2. page 324 du dossier d'enquête.

En particulier, le taux de dépréciation de la valeur locative du logement est donné par les tableaux suivants pour les périodes de jour et de nuit.

L_j dB(A)	≤ 55	55 à 60	60 à 65	65 à 70	70 à 75	≥ 75
t_j % (jour)	0	$0,4.(L_j - 55)$	$0,8.(L_j - 60) + 2$	$0,9.(L_j - 65) + 6$	$1,3.(L_j - 70) + 10,5$	$1,43.(L_j - 75) + 17$

L_n dB(A)	≤ 50	50 à 55	55 à 60	60 à 65	65 à 70	≥ 70
t_n % (nuit)	0	$0,4.(L_n - 50)$	$0,8.(L_n - 55) + 2$	$0,9.(L_n - 60) + 6$	$1,3.(L_n - 65) + 10,5$	$1,43.(L_n - 70) + 17$

Dans le cas de l'A355 – GCO, les seuils réglementaires étant respectés grâce aux mesures d'accompagnement (tranchée couverte et isolation de façades à Vendenheim, murs anti-bruit sur Ernolsheim-Kolbsheim et Vendenheim), les taux de dépréciation seraient de l'ordre de 2% maximum pour les habitations les plus exposées, ce qui est inférieur aux taux actuels de progression des prix du secteur.

En ce qui concerne le point d'échange supplémentaire (point 8.3) :

Quelques interventions regrettent que le nombre d'échange soit limité à deux. Si ce point est abordé dans le dossier d'enquête en E.5.4.3. page 185, il convient de rappeler qu'il s'agit là aussi d'une orientation forte inscrite dans le SCOTERS page 50 du Document d'Orientations Générales. Si un échangeur supplémentaire pourrait apparaître comme bénéfique pour améliorer la desserte du Kochersberg, ses effets sur le développement de l'urbanisation seraient certainement beaucoup plus négatifs et plus difficilement maîtrisables que pour les autres points d'échange.

En ce qui concerne le mode de réalisation des perspectives en terme de paysage (point 13.1) :

Celui-ci est indiqué en E10.3.4. page 355/357. Il s'agit d'une méthode mixte associant modélisation 3D du terrain et du projet, photographies paysagères à basse ou moyenne altitude et illustrations artistiques.

Il n'y a donc aucun effet particulier de « tassement » ou d'écrasement.

Une modélisation intégrale en « 3 dimensions » informatique n'a pas été retenue afin de ne pas donner au projet – notamment sur les points devant faire l'objet de soins architecturaux ou paysagers particuliers comme la Bruche – une allure « définitive » qu'il ne peut avoir à ce stade.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne la politique d'aménagement du territoire et urbanisme (point 1) :

De manière générale, beaucoup d'interventions expriment conjointement un regret de ne pouvoir utiliser le GCO donc le mode routier (le GCO ne résout pas nos problèmes quotidiens de bouchons vers Strasbourg) et des attentes en matière de développement des transports collectifs présentés comme alternatives au GCO.

Le schéma d'organisation des transports, exposé dans le dossier d'enquête et présenté dans le mémoire n°2 (1.2.2) correspond à une stratégie de développement urbain exposée dans le SCOTERS et résumée elle aussi dans le mémoire n°2 (1.8.2). Il est essentiel de bien comprendre l'articulation entre les deux et les orientations qui structurent la vision durable du développement de l'agglomération de Strasbourg :

- le développement (accueil de nouvelles populations ou d'activités) doit se faire par densification, là où il est possible d'organiser au mieux la desserte en transports collectifs :
 - formation ou extension de zones d'activités aux nœuds d'infrastructures telle qu'exposée dans les projets du Conseil Général du Bas-Rhin en C1.1.1 page 5/53 du dossier d'enquête
 - développement de l'habitat dans les secteurs bien desservis ou facile à desservir
 - A ce titre, l'un des enjeux majeurs est bien le développement urbain sur la CUS et notamment sur Strasbourg, qui passe entre autres par une meilleure

attractivité et donc qualité de la vie urbaine. Ceci est indissociable de la recherche d'une réduction de la pollution sur l'agglomération dense.

- L'organisation des déplacements vise à faciliter l'usage **du bon mode pour le bon déplacement** :
 - Les déplacements domicile – travail vers Strasbourg ont vocation autant que possible à être assurés par les transports collectifs.
 - L'importance des besoins de traversée de l'agglomération, tant pour des usages personnels que professionnels, conjuguée à la recherche d'une réduction des nuisances dans Strasbourg justifie le choix d'un axe autoroutier extérieur à l'agglomération, comme c'est le cas des agglomérations allemandes de la rive droite du Rhin (Karlsruhe, Freiburg, Stuttgart).
 - Les gains sur le centre ville doivent permettre la poursuite du développement des transports collectifs sur leur domaine de pertinence privilégié, à savoir les zones déjà densément bâties.
 - L'organisation à grande échelle des flux de marchandises doit favoriser l'accès aux plates-formes intermodales et aux grands sites d'activité en réduisant la traversée routière des zones fortement agglomérées.

La logique durable est donc davantage de favoriser (par le développement d'une offre adaptée en coût et en niveau de service) l'habitat dense dans les zones faciles à desservir en transports collectifs plutôt que de poursuivre un développement de l'habitat périurbain diffus offrant certes une bonne qualité de vie résidentielle mais à un coût collectif global élevé, que ce soit du point de vue des nuisances routières générées ou de celui du coût de développement de transports collectifs performant sur ces secteurs très étendus.

C'est dans cet esprit que le mode routier ne peut être la solution durable de la desserte du Kochersberg et que le GCO n'y répond donc pas directement, le nombre d'échangeurs étant limité. Le développement non maîtrisé de déviation des villages n'y répondrait pas non plus. En revanche, une réorganisation des voiries, évoquée dans la Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du dossier d'enquête page 33/44, dans un contexte de maîtrise de l'urbanisation pour ne pas accroître les besoins de déplacements, peut permettre tout à la fois le développement de transports collectifs économiques et performants ainsi qu'un rabattement des déplacements routiers vers les axes structurants.

Données techniques relatives au tracé retenu

Insertion du tracé au niveau du profil en long (point 3.1.1) :

La géométrie du tracé adoptée pour l'Avant Projet Sommaire et résultant de la concertation de 2003 a conduit à proposer un certain profil en long. Celui-ci ne figure pas dans le dossier d'enquête car le concessionnaire pourra être amené à le modifier ponctuellement. Toutefois, un certain nombre d'engagements apparaissent pour les points les plus sensibles, pour des considérations paysagères principalement et sont donc exposées pour la plupart au chapitre E8.2.10 du dossier d'enquête. Ainsi page 301 : « L'un des éléments déterminants pour la discrétion du projet est le profil en long ». On peut citer :

- le passage du GCO sous la RD45 entre Ernolsheim et Kolbsheim (page 303/357 en E8.2.10 indiquant un passage supérieur pour ce rétablissement)

- le passage du GCO sous la RD118 entre Osthoffen et Breuschwickersheim (page 303/357 en E8.2.10 indiquant un passage supérieur pour ce rétablissement)

D'autres secteurs conduisent à imposer le profil en long au concessionnaire :

- le passage de la Bruche entre Ernolsheim et Kolbsheim qui devra, afin de permettre le libre vol des oiseaux fluviatiles, dégager un tirant d'air de 4m (page 317/357)
- le passage entre Vendenheim et Eckwersheim en tranchée couverte (page 301/357)

Les perspectives paysagères constituent le document d'illustration de synthèse de toutes ces mesures, y compris les enjeux en terme de profil en long. Sans imposer une cote sauf à quelques endroits particuliers (Bruche, Vendenheim, franchissements des autoroutes, de la voie ferrée et du canal de la Marne au Rhin), on peut donc considérer que le profil en long est très fortement contraint.

Insertion du tracé au niveau de Kolbsheim (point 3.2)

Choix du passage de la traversée de la Bruche :

Constituant un des secteurs les plus sensibles, la traversée de la Bruche a fait l'objet d'études et d'attentions particulières depuis l'origine du projet. Ainsi avant le débat de 1999, plusieurs passages étaient envisagés et sont rappelés dans l'historique du projet page 151/357 du dossier. Il s'agissait du passage actuellement retenu et d'un passage plus à l'ouest entre Ergersheim et Ernolsheim.

Dans le cadre du débat de 1999, les différentes alternatives proposent plusieurs possibilités de passage, dont un plus à l'ouest vers Molsheim / boisements (page 155/357 du dossier d'enquête).

La visualisation de l'aire d'étude du GCO informe sur la densité du tissu urbain de la périphérie de Strasbourg ; la distance entre villages étant de l'ordre de 2 à 3 kilomètres et on comprend les difficultés d'insertion d'un projet autoroutier quel que soit son tracé précis dans cette zone. L'aire d'étude est notamment de 840 m entre l'extrémité du parc à la française de Kolbsheim et l'extrémité du bâti d'Ernolsheim et de 440 m entre les communes de Vendenheim et d'Eckwersheim (au nord du tracé). Toutefois, un certain nombre d'emprises avaient été réservées dans les années 70-80, notamment aux endroits les plus délicats (Vendenheim-Eckwersheim au nord, Zone d'activité de la Bruche et Ernolsheim au sud, même si aucune emprise n'est reportée sur Kolbsheim, l'analyse de l'époque n'ayant pas identifié d'enjeu majeur à ce niveau et l'Etat n'ayant pas poussé à cette inscription à ce moment-là).

Par ailleurs, le choix du tracé précis entre Kolbsheim et Ernolsheim a fait l'objet de nombreux échanges entre le maître d'ouvrage, les communes et les services concernés, notamment ceux de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Plusieurs visites ont ainsi eu lieu (visite sur le terrain en septembre 2001, audience de Mr Grunelius à la DRE le 23/11/01, visite au maire d'Ernolsheim le 29/04/02 et au maire de Kolbsheim le 03/05/02, audience de Mr Grunélius au cabinet du Ministre des Transports en novembre 2002, visite sur le terrain avec les élus d'Ernolsheim en juillet 2003 à l'issue de la concertation locale).

Ainsi, un premier tracé (en pointillés violets sur les cartes), calé au plus court et sans analyse fine des contraintes en 2001, traversait la commune de Kolbsheim sur une partie importante du parc à l'anglaise de la propriété de Mr Grunélius. Celui-ci passait à l'est du moulin habité de Mr Grunelius et touchait fortement le parc.

Après analyse plus fine et plusieurs réunions, il a été convenu que serait recherchée une solution passant entre le Moulin habité et la maison éclusière. (Il ne doit pas y avoir d'ambiguïté entre le moulin habité situé dans le parc et la minoterie située plus à l'ouest sur la commune d'Ernolsheim). Le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) a réussi à caler un second tracé le plus à l'ouest possible, conformément aux souhaits du propriétaire, en évitant toutefois de trop se rapprocher des habitations de la commune d'Ernolsheim. Le tracé soumis initialement à la concertation en juin 2003 figure en trait continu rouge sur les cartes évitant le périmètre de 500m du patrimoine classé (le classement portait uniquement en 2003 sur le seul parc à la française du château) et passe à environ 50m à l'ouest du moulin.

Toutefois, l'analyse d'alternatives pour ce franchissement s'est poursuivie hors de ces emplacements réservés afin de vérifier les impacts et la pertinence du choix. Trois passages ont ainsi été analysés du point de vue hydraulique et sont présentés page 180/357 du dossier : une variante 1 avec un franchissement au droit du fuseau retenu (bande réservée au POS), une variante 2 avec un franchissement à l'Ouest de périurbains/Ernolsheim et une variante 3 avec un franchissement à l'Est de Duppigheim/Kolbsheim. Au-delà du fait qu'un passage plus à l'ouest n'aurait pas répondu aux fonctionnalités issues du débat de 1999 (connexion avec la zone d'activité et l'aéroport non assurées), aucun n'est apparu comme ayant des avantages déterminants par rapport à la solution de référence, le passage à l'est concernant une zone d'importants méandres de la Bruche.

Les contraintes prises en compte ont aussi été le bruit, les analyses montrant que les enjeux majeurs se situaient sur Ernolsheim (lotissement à proximité du GCO) et sur Kolbsheim pour le seul moulin situé sur la propriété de Mr Grunélius.

La concertation locale de 2003 a mis en avant pour la commune d'Ernolsheim le risque d'impact sonore sur les quartiers nord-est du village, malgré la recherche du calage du tracé dans le thalweg entre Ernolsheim et Kolbsheim. Compte-tenu d'une part des impacts sur le moulin de Kolbsheim, quel que soit le tracé, et des impacts sur le secteur nord-est d'Ernolsheim, le tracé proposé à l'enquête a résulté de la recherche d'un meilleur équilibre entre la protection des habitations et celle du parc du château, comme indiqué dans la notice du dossier d'enquête (page 36/53).

Vue en plan de l'altimétrie du terrain, à rapprocher du profil en long présenté page 243 et suivantes. En violet figurent à titre d'illustration les propositions de tracés de 2001 et de 2003. Les cotes sur fond blanc donnent l'altitude du terrain naturel.

Toutes ces analyses ont confirmé le choix du tracé retenu.

Impact sur les jardins du château de Kolbsheim :

Le jardin à la française objet de la plus ancienne protection se trouve à environ 500 m du futur tracé autoroutier comme l'illustre la carte de synthèse page 223/357 du dossier d'enquête en E6.2.7.

Le plan ci-dessous fait figurer le rayon de 500 m depuis le contour du parc à la française, partie classée de la propriété (extrait DRAC) :
(jaune = études préliminaires, rouge = concertation 2003, brun = APS 2004)

Contrairement à ce que craignent diverses interventions, le projet ne prévoit pas la démolition du moulin – qui est exclu du périmètre de protection étendu en 2006 – comme indiqué en E8.2.7. page 297/357 du dossier d'enquête et rappelé dans la notice page 44/53. Ce moulin sera acquis par le concessionnaire du Grand Contournement Ouest puis rétrocédé à une collectivité publique ou à des institutionnels en vue d'une valorisation culturelle, environnementale ou touristique.

L'étude complète de l'insertion de la future voie dans le paysage et de son impact sur le château de Kolbsheim et de son parc a été réalisée en concertation avec les services du Ministère de la Culture. Elle a permis d'aboutir à un projet prenant en compte la problématique de l'impact visuel du tracé routier d'une part sur le château et ses abords et d'autre part depuis le château. Les remarques émises par le ministère de la Culture sur le projet qui lui avait été soumis initialement ont été intégrées au projet définitif. Quatre points paraissant primordiaux dont trois sur Kolbsheim ont ainsi été traités :

- que la bande des 300 m de large objet de la déclaration d'utilité publique soit réduite et repoussée vers l'ouest de manière à ne pas toucher le domaine protégé. Le projet présenté à l'enquête publique a pris ce souci en compte puisque le périmètre de protection du château et de son parc n'interfère pas avec la bande de terrain soumise à déclaration d'utilité publique, dont la largeur a été réduite à cet endroit par rapport aux versions précédentes, comme l'illustre la carte de synthèse page 223/357 du dossier d'enquête en E6.2.7.
- que le passage en viaduc fasse l'objet d'un concours architectural et paysager. Celui-ci est mentionné explicitement dans l'étude d'impact (pages 32/357 et 297/357) et dans la notice (page 44/53) et a été intégré dans les coûts du projet sous la forme d'une marge de 5% additionnels.
- la nécessité de végétaliser fortement d'une part les écrans acoustiques, les talus et les remblais dans le but d'obtenir des écrans visuels suffisants ;
- d'autre part, dans la partie nord, que le viaduc lui-même fasse l'objet d'un traitement végétalisé.

Ces deux dernières préoccupations ont été intégrées dans le projet et sont visibles sur les perspectives paysagères.

C'est ainsi que du côté d'Ernolsheim-sur-Bruche, sont prévus le long du tracé, du sud au nord :

un écran acoustique doublé d'un cordon boisé le long du talus,
prenant le relais de ce cordon, un talus arbustif jusqu'au viaduc
des bosquets d'arbres au pied du viaduc, cassant l'échelle de celui-ci.

Le long du tracé, du côté de Kolbsheim sont prévus, également du sud au nord :

la mise en place de talus arbustifs le long du parc (partie non classée) du
château
puis l'implantation des boisements paysagers au niveau du viaduc.

Par conséquent, le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des préoccupations des services du ministère de la culture chargés d'assurer la protection du château et d'une partie de ses abords. L'ensemble des mesures prises permettent de réduire de manière très significative l'impact qu'aura la réalisation de cette voie nouvelle sur les jardins de Kolbsheim.

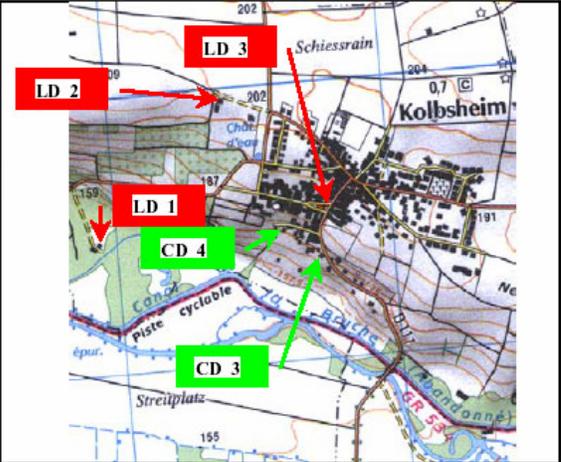
L'impact de l'ouvrage sur la piste cyclable de la Bruche :

La traversée de la plaine sera réalisée par un ouvrage de type viaduc d'environ 500m de long. En ajoutant le tirant d'air de 4m au-dessus de la Bruche et du canal pour les oiseaux fluviatiles mentionné précédemment, l'ouvrage permettra sans difficulté le passage de la piste cyclable. Le traitement architectural doit permettre d'assurer la qualité de l'ouvrage et de ne rien enlever à l'attractivité de la piste cyclable dans son ensemble.

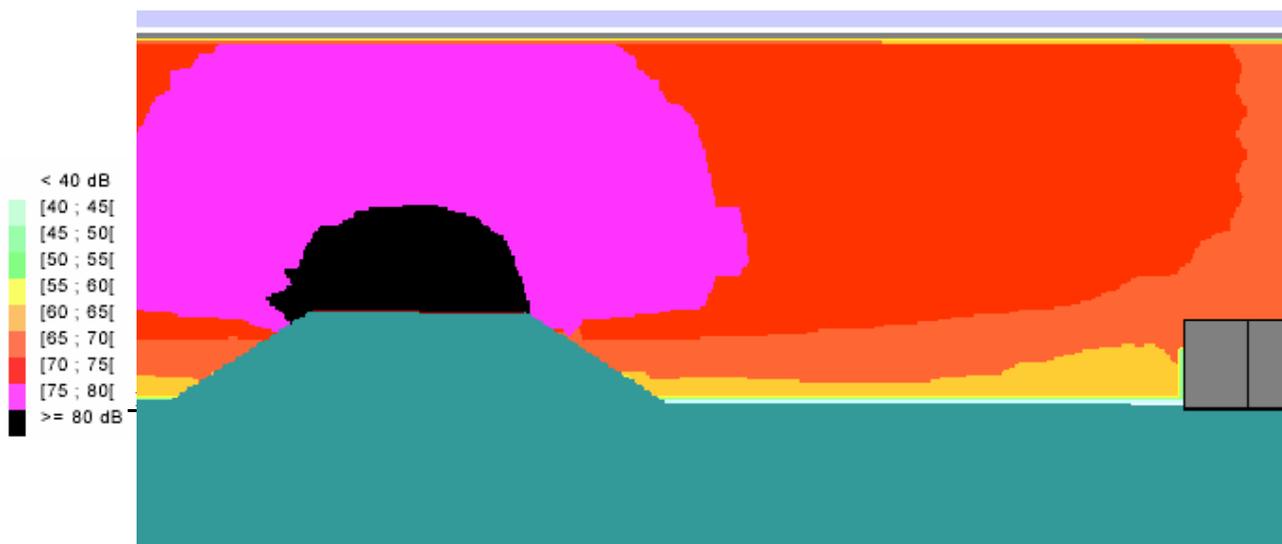
En ce qui concerne l'ambiance sonore, les mesures de l'état initial rappelées ci-dessous donnent un niveau moyen de jour de 49 dB(A) dans le parc au niveau du moulin (point LD1). Le bruit de fond est en effet ici déjà supérieur au calme du versant nord du fait de la proximité de la zone d'activité plus au sud. Ceci se voit en particulier par l'écart important en ce point avec le bruit nocturne.

Kolbsheim			
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Type de zone
LD_1	49	38	modérée
LD_2	44	37	modérée
LD_3c	63	52	modérée
CD_3 (L _{Aeq} 2h20)	49	-	modérée
CD_4 (L _{Aeq} 2h00)	48	-	modérée

Commentaires: Le paysage acoustique mesuré sur le ban de la commune correspond à une ambiance sonore de type modérée de jour comme de nuit.



Afin de mieux apprécier l'impact sonore sur les aménités du secteur, une coupe verticale a été simulée pour un trafic à saturation acoustique (70 000 véhicules par jour environ, à 90 km/h) qui conduit à des niveaux sonores au niveau du sol atténués compris entre 55 et 60 dB(A). Situés en contrebas, le parc et la piste cyclable subiront donc un environnement sonore atténué.

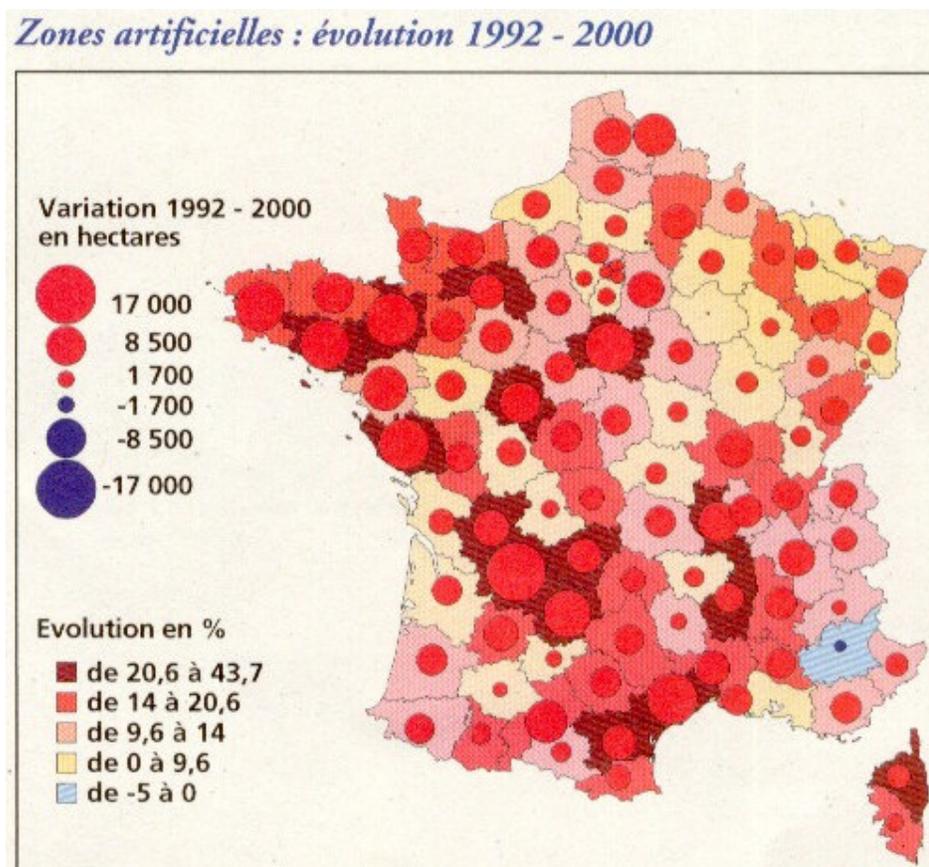


En ce qui concerne le développement de l'urbanisation résidentielle et consommation de terres agricoles (point 3.5) :

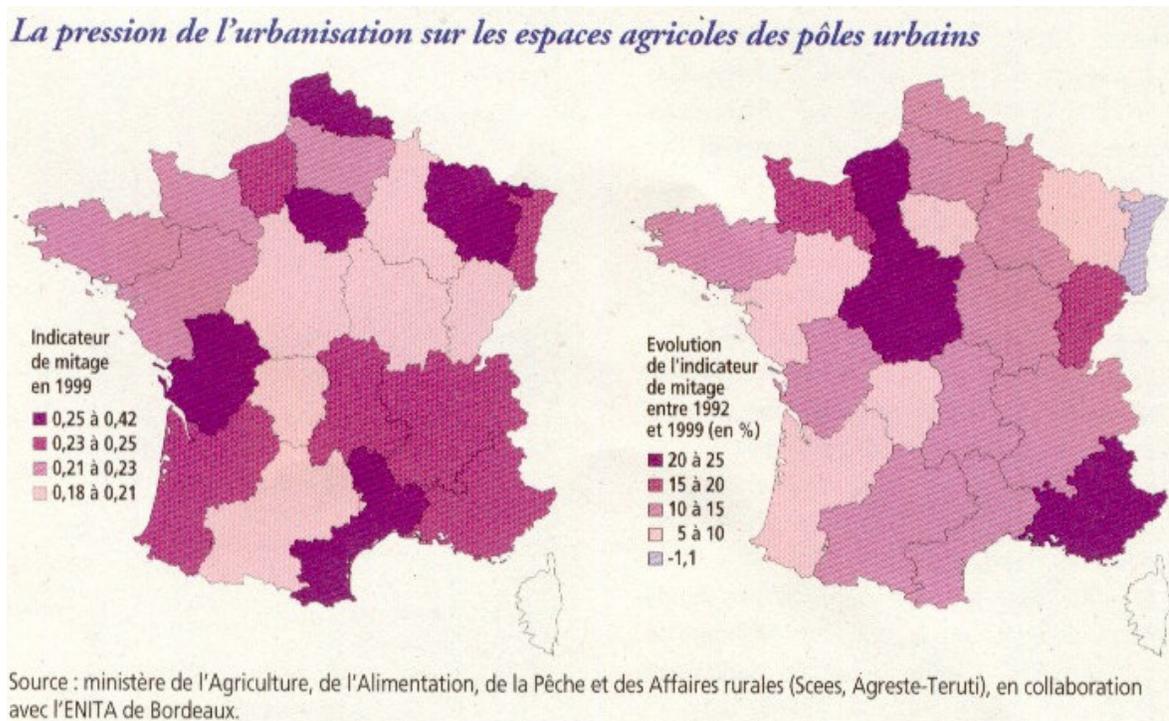
Quelques interventions font référence à la consommation des terres liée à l'urbanisation et plus spécifiquement au développement des lotissements. La base de données FILOTAL permet de suivre le nombre et la surface des lotissements autorisés. L'examen sur les dix dernières années montre une consommation importante qui tend toutefois à se réduire, avec sur le Bas-Rhin une moyenne de 115 ha par an.

	Dépt	Moyenne	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005
Nb lotissements	67	76	87	65	77	83	92	88	68	82	65	49
	68	83	96	94	88	105	88	91	67	62	82	60
	Alsace	159	183	159	165	188	180	179	135	144	147	109
Surface totale (ha)	67	115	146	98	100	88	117	168	133	130	108	58
	68	94	110	78	73	96	112	104	76	93	124	76
	Alsace	209	256	177	173	184	229	272	210	223	232	133

D'après les études du ministère de l'agriculture (étude TERUTI sur l'usage des sols), le territoire alsacien apparaît fortement artificialisé. Toutefois, le rythme de progression des terres artificielles se ralentit, comme l'illustre la carte ci-dessous.



La forte pression de l'urbanisation sur les espaces agricoles des pôles urbains est visible à travers le suivi des indicateurs de mitage. Toutefois, on constate comme dans la carte précédente une situation qui se stabilise en Alsace.



En ce qui concerne la commune de Pfettisheim (point 4.2) ::

Le calage du tracé entre Pfettisheim et Pfulgriesheim a fait l'objet de longues discussions et doit prendre en compte de multiples contraintes, parmi lesquels les espaces boisés, les réseaux électriques et la proximité des habitations et les limites de ban. Tous les tracés du fuseau Est de l'option 3 du débat de 1999 ont concerné le ban communal de Pfettisheim.

L'ouvrage sur le Kolbsenbach est prévu à une hauteur de 4 à 5m, alors que le déblai est d'environ 8m dans les reliefs de part et d'autre dans le profil en long de l'APS. Il est prévu dans ce secteur le rétablissement de nombreuses fonctions :

- les circulations agricoles
- le passage de la faune
- des sentiers pédestres et équestres
- une piste cyclable
- la route (RD31)

La nature précise de ces rétablissements sera déterminée dans le cadre des études de détail, en particulier le nombre et la nature des cheminements agricoles (Cf paragraphe sur ce sujet)

Le bassin de rétention près du Kolbsenbach sera dimensionné à la suite de l'enquête Loi sur l'eau qui est réalisée en aval de la déclaration d'utilité publique. Il assurera le traitement des eaux avant rejet dans le Kolbsenbach avec la qualité suffisante au regard de la réglementation

en vigueur à la date de l'enquête Loi sur l'Eau, c'est-à-dire des normes correspondant à la Directive Eau de la commission européenne. Les eaux de ruissellement seront donc traitées en toute sécurité pour éviter la pollution de la nappe et du Kolbsenbach.

Des plantations pourront être réalisées aux abords dans le cadre des aménagements paysagers et des aménagements pour la faune et les amphibiens.

Les modifications du profil en long de la RD31 afin qu'elle franchisse le GCO par dessus seront faites de manière à ne pas générer des pentes trop importantes de celle-ci. Le profil en long de l'APS passe à 3m sous le niveau actuel de la RD31, ce qui conduira à la relever de 3 à 4m maximum.

Les propositions de boisement en long de tracé n'ont pas été retenues sur la partie en déblai afin de ne pas marquer celui-ci. Au contraire, la mise en place de petits boisements semble mieux adaptée au paysage environnant. Ces éléments sont exposés sur la vue 12b. Ils pourront toutefois faire l'objet de discussions ultérieures avec le concessionnaire.

En ce qui concerne la commune de Vendenheim :

Sur la question du projet d'Ouvrage de franchissement du canal, du viaduc et de la voie ferrée (point 4.3.1):

L'emplacement réservé pour le GCO figure dans le POS du 26 mai 1978 ainsi que la zone du lotissement classée à l'époque en zone constructible, et suite à de longs débats. Un arrêté de lotir a donc effectivement pu être pris en toute connaissance de cause dans le respect des documents en vigueur.

Quelques interventions s'interrogent sur le choix d'un franchissement aérien pour ces trois ouvrages. La question d'un franchissement par tunnel s'est posée aux tous premiers stades d'étude.

Toutefois, une telle solution en souterrain est confrontée aux enjeux suivants :

- difficulté technique de réaliser un pont-canal pour le franchissement inférieur du canal de la Marne au Rhin
- passage au moins partiel dans la nappe phréatique
- nécessité de se raccorder au nœud A4 / A35 et donc adoption d'un profil en long avec de fortes pentes entre la RN63 et l'A4.
- Par continuité à l'ouest, passage imposé en souterrain jusqu'à la RD226 au moins
- Coût (investissement et exploitation) d'un tunnel de plus d'un kilomètre.

Les premières contraintes sont telles qu'elles ne garantissent pas la faisabilité même d'un tel ouvrage qui n'a donc pas été retenu.

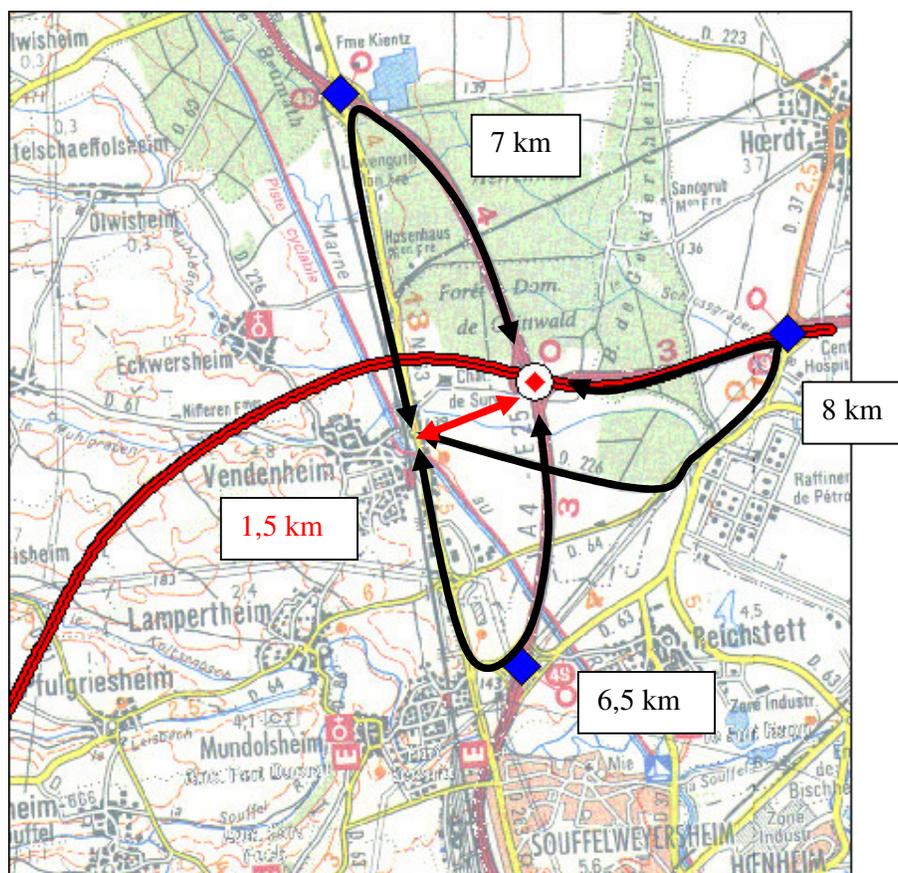
Il n'y a pas ici de comparaison possible avec l'ouvrage souterrain de franchissement de la voie ferrée donnant accès à la zone commerciale plus au sud. Il s'agit en effet d'une voirie urbaine (2x1 voie) passant sous une voie ferrée.

En revanche, le franchissement tel que prévu à hauteur du canal, de la RN et de la voie ferrée intégrera un cheminement d'accès vers la rue de la forêt longeant la RD1063 (ex RN63) dans le cadre de l'ouvrage de franchissement de celle-ci la RN63

Sur la question de l'accès local au GCO (point 4.3.2) :

De très nombreuses interventions regrettent l'absence d'accès local au niveau de l'échangeur A4-A35-GCO. Ceci procède avant tout d'une question de normes de sécurité qui visent désormais à interdire le mélange d'accès locaux avec un nœud autoroutier.

Pour autant, l'accès au GCO via le système autoroutier n'est pas insurmontable et présente même sur Vendenheim plusieurs possibilités comme l'illustre le schéma ci-dessous. Etant multiples, le temps d'accès au GCO ne devrait jamais dépasser 10 minutes. Selon les parcours, cela peut représenter un intérêt certain.



En ce qui concerne les difficultés de circulation dans Vendenheim, de nombreuses interventions regrettent que le GCO ne puisse directement servir à les régler. Celles-ci sont en effet directement liées au développement urbain des villages en amont de Vendenheim. L'ajout d'un échangeur, sur la RD61 par exemple, pourrait à court terme réduire la circulation dans le centre de Vendenheim mais ne pourrait à moyen ou long terme qu'inciter au développement accru de l'urbanisation du secteur. Enfin, le trafic traversant Vendenheim comprend aussi une part de trafic directement lié à la zone commerciale pour l'accès de laquelle un échangeur sur la RD61 ne dévierait pas forcément de trafic.

La possibilité de masquer visuellement par des merlons de terre les camions aux fenêtres les plus à l'ouest de Vendenheim devra être étudiée dans le cadre des réflexions paysagères de

détail ainsi que des éventuelles mesures complémentaires étudiées dans le troisième mémoire relatif au bruit.

Quelques interventions mentionnent les nuisances de la gare de triage d'Hausbergen qui sont perçues à 5km à la ronde. Ce fait n'est pas remis en question mais il convient de noter que les nuisances sonores de ce triage sont directement liées à sa nature et notamment à la configuration de celui-ci qui est doté d'une voie inclinée permettant, par impulsion puis freinage des wagons, de contrôler leur vitesse pour les envoyer former les trains sans usage de locomotives. Le bruit provient alors des freins de voie équipant la voie inclinée, bruit particulièrement aigu et pouvant être perçu sur une grande distance. Il ne s'agit donc pas d'une remarque visant des conditions climatiques (vent, ...) particulières mais relevant surtout d'une nature très particulière du bruit.

Commentaires de la Commission d'Enquête publique :

En ce qui concerne l'urbanisation, il est à constater qu'effectivement le tracé GCO, bien que limité à deux échangeurs, va inciter fortement la périurbanisation.

Ceci étant, force est de constater que les pressions foncières actuelles engendrent d'ores et déjà de nombreux projets de lotissements : Ernolsheim (75 logements dont 48 en cours), Duttlenheim (environ 40 logements), Ergersheim (environ 50 logements), Darchteim (environ 30 logements), Obernai (forte augmentation).

Le développement actuel de cette périurbanisation existe déjà et ne peut être lié à la réalisation de ce GCO.

Dès lors la maîtrise de l'urbanisation future résulte des décisions qui seront prises par les élus qui, pour certains, devront être compatibles aux dispositions du SCOTERS qui prévoit dans son document d'orientations générales des orientations générales en matière d'organisation et de restructuration de l'espace. Il indique en particulier que :

« Le développement spatial de la région de Strasbourg s'articulera autour des deux grands réseaux structurants : réseaux interurbains de transports en commun et un réseau des espaces naturels qui maille le territoire et pénètre au sein de l'agglomération strasbourgeoise sous la forme de « coulées vertes d'agglomération », constitue une richesse écologique et paysagère. Celles ci doivent absolument être préservées et valorisées, des continuités et des connexions seront établies là où cela est possible. Elles pourront ainsi contribuer à améliorer la qualité de vie des quartiers urbains et des villages et constituer ponctuellement de véritables centres d'animation.»

En ce qui concerne la dévalorisation du patrimoine, le respect de la réglementation concernant les nuisances acoustiques devrait permettre, selon les modes de calcul généralement admis, une dépréciation ne dépassant pas 2% de la valeur des biens.

Cette dépréciation serait, selon le maître d'ouvrage, compensée par les progressions des prix immobiliers du secteur.

En ce qui concerne les profils en long de la voirie projetée, la commission prend note que le maître d'ouvrage a imposé certaines côtes aux endroits les plus sensibles (Bruche, Vendenheim, franchissement des autoroutes, de la voie ferrée et du canal de la Marne au Rhin). Il conviendra de rédiger le cahier des charges nécessaire à la consultation des concessionnaires de manière à donner l'importance à la réalisation d'un profil en long qui puisse répondre au mieux aux contraintes paysagères. Ceci étant, la commission prend note que les dispositions prises par le maître d'ouvrage tendent vers une insertion paysagère de qualité tout au long du tracé et en particulier à Vendenheim par la mise en place d'une tranchée couverte et au niveau du passage de la vallée de la Bruche par un concours architectural pour le viaduc de franchissement.

En ce qui concerne l'impact du GCO sur les jardins et le château de Kolbsheim, la commission constate que le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique n'empiète pas sur les jardins du château de Kolbsheim. Consciente du peu de largesse entre les premières habitations d'Ernolsheim et les jardins du château de Kolbsheim, le tracé soumis à enquête recherche la protection des habitations tout en évitant d'abîmer le parc du château. La commission a par ailleurs noté que les différentes suggestions de l'Architecte des Bâtiments de France ont été reprises dans le dossier d'étude d'impact.